Q.385.09438
R96s
1988

UNIVERSITY OF
ILLINOIS LIBRARY
AT URBANA-CHAMPAIGN
STACKS

24

STANISŁAW RYBICKI

STAN I POTRZEBY KOLEJNICTWA W POLSCE

KRAKÓW 1927
NAKŁADEM TOWARZYSTWA EKONOMICZNEGO

Obl. I WARSCHAU

BIBLIOTEKA UNIWERSYTECKA WARSZAWA

Q.385.09438
R96s
1988

ODBITO W DRUKARNI »CZASU« W KRAKOWIE
POD ZARZĄDEM LEOPOLDA WÓJCIKA

Wskrzeszone Państwo Polskie otrzymało w spadku po zaborcach trzy dzielnice, na których rządy zaborcze wycisnęły swoje piętno. Stosunki kulturalne, stosunki gospodarcze, nawet psycha narodu ukształtowała się odmiennie w trzech dzielnicach, więc nic dziwnego, że i stosunki komunikacyjne tak się rozwijały, że nowopowstała Polska objęła w spuściźnie odrębne odłamy trzech systemów komunikacyjnych.

Jak rozmaitym był ten rozwój, tego dowodem są liczby wykazujące stosunek między długością sieci kolejowej, powierzchnią kraju i zaludnieniem. Ten stosunek przedstawia się jak następuje:

	Długość sieci	na 100 km²	na 10.000 mieszkańców
B. zabór pruski	4.121 km.	9·50 km.	14·15 km. kolei
B. „ austrjacki	4.438 „	5·54 „	5·83 „ „
B. „ rosyjski	7.019 „	2·70 „	4·58 „ „

Dla porównania warto przytoczyć analogiczne cyfry dla niektórych państw europejskich z roku 1913:

	na 100 km²	na 10.000 mieszkańców
Niemcy	11·7 km.	9·4 km. kolei
Austrja	7·7 „	8·0 „ „
Włochy	6·2 „	4·9 „ „
a stan kolei w r. 1920 w Czecho-Słowacji	10·0 „	10·4 „ „

Jeżeli się przyglądniemy sieci kolejowej w zaborze rosyjskim, to zauważymy dwa charakterystyczne znamiona. Główne szlaki biegną z Warszawy do wielkich miast Rosji, a więc do Petersburga, Moskwy i Kijowa z jednej strony, do Berlina i do

Wiednia z drugiej strony, — podczas gdy brak bezpośredniego połączenia z Poznaniem, Krakowem i Lwowem. Drugiem charakterystycznem znamieniem jest szeroki płat kraju, przylegający do dawnej pruskiej i do dawnej austrjackiej granicy, pozbawiony komunikacyj kolejowych. Rząd rosyjski dbał o ścisłe złączenie Królestwa z Rosją i kierował się względami strategicznemi, budując szlaki, nie mające właściwego gospodarczego znaczenia, jak np. Równe—Sarny—Łuniniec—Baranowicze, a uniemożliwiał rozwój należytych połączeń kolejowych z innymi zaborami, nietylko wykluczając takie szlaki z programu budowy kolei państwowych, lecz także odmawiając udzielania koncesji prywatnym towarzystwom. W równej mierze rząd rosyjski zaniedbywał lub utrudniał budowę nowych komunikacyj kolejowych, których potrzebę wywoływało życie gospodarcze własnego zaboru.

Sieć kolejowa, objęta od Rosji, przedstawiała się zatem jako sztuczny system, nie dostosowany do potrzeb kraju, lecz będący narzędziem do popierania centralistycznych tendencyj polityki rosyjskiej i środkiem, utrudniającym zbliżenie dzielnic, a ułatwiającym Rosji obronę państwa.

Dowodem tego jest fakt, że w pasie szerokim ponad 100 km., biegnącym wzdłuż dawnej granicy austrjackiej i pruskiej, rząd rosyjski nie dozwalał na budowę koleji lub nawet dróg bitych, a sieć kolejowa w byłej Galicji była złączona z siecią koleji rosyjskich w dwóch punktach granicznych, w Granicy i Brodach, odległych od siebie o około 450 km., podczas gdy na tej przestrzeni dobiegały do byłej granicy rosyjskiej ślepe koleje do Kocmyrzowa, Szczucina i Bełzca, nie mające połączenia z kolejami rosyjskiemi. Natomiast Warszawa była połączoną magistralami przez Wilno z Petersburgiem, przez Smoleńsk z Moskwą, przez Kowel z środkową Rosją i przez Sarny z Kijowem.

W zaborze austrjackim stosunki komunikacyjne były pomyślniejsze, gdyż rząd, jakkolwiek nieprzychylny dla rozwoju gospodarczego okupowanej dzielnicy, zbudował własnemi środkami szereg ważnych szlaków kolejowych i popierał szeroko zakrojoną akcję Wydziału krajowego dla rozbudowy sieci koleji lokalnych, lecz konfiguracja b. Galicji, której obszar o wydłużonej formie był wciśnięty między granicę rosyjską i granicę węgierską, wpłynęła decydująco na ukształtowanie się sieci kolejowej. B. Galicja nie miała ożywionych stosunków z Węgrami, dokąd tylko większe ilości ropy były wywożone, więc szereg linij kolejowych, łączących b. Galicję z Węgrami, przekraczających Karpaty, linij, które rząd budował w celach strategicznych, nie miał większego znaczenia gospodarczego. Z Rosją była galicyjska sieć kolejowa złączoną tylko na zachodnim krańcu, w Granicy, i na wschodnim krańcu w Brodach i Podwołoczyskach, podczas gdy na długiej przestrzeni, między temi krańcowemi stacjami, sieć kolejowa galicyjska dochodziła, jako ślepe szlaki, do granicy rosyjskiej, nie związana z siecią kolejową rosyjską. Eksport płodów surowych bądź to produkowanych na obszarze b. Galicji, bądź tranzytujących z Rosji, był skierowany ku zachodniej granicy, do Austrji i Niemiec przez Oświęcim i Mysłowice i naodwrót, wytwory przemysłu zachodniego, przeznaczone dla Rosji, odbywały tę samą drogę w przeciwnym kierunku. Podobny kierunek miały transporty z Bukowiny i Rumunji, lub dla tych krajów przeznaczone towary zachodniego pochodzenia. Koleje galicyjskie, wyjąwszy linje karpackie, stanowiły szlaki pośredniczące w wymianie towarów między wschodem i zachodem, podczas gdy granica galicyjsko-rosyjska stanowiła barjerę gospodarczą, rozdzielającą obydwa zabory.

Zabór pruski był najbogaciej wyposażony w komunikacje kolejowe, których sieć była dostosowaną do potrzeb wewnętrznych tej dzielnicy, lecz ta sieć była ściśle związaną z siecią państwa niemieckiego. Natomiast nie była złączoną z siecią b. Królestwa, jak tylko w odległych od siebie punktach (Toruń—Mława, Toruń—Włocławek, Poznań—Ostrów—Łódź i połączenie Zagłębia Dąbrowskiego z Górnym Śląskiem).

Poznań z Warszawą nie miał bezpośredniej komunikacji, lecz tylko drogą okrężną na Toruń lub Ostrów.

W zjednoczonej Polsce, z dostępem do morza, ruch towarów i osób wytworzył sobie nowe, całkiem odmienne szlaki, aniżeli te, które istniały w trzech dzielnicach. W ruchu wewnętrznym wysunęła się na czołowe miejsce Warszawa, której węzeł kolewy stanowi bramę zarówno dla kierunku z południa na północ, jak też i dla kierunku z zachodu na wschód. Zagłębie węglowe, górnośląski okręg przemysłowy i Łódź stanowią obecnie centra, z których wychodzą wielkie ilości ładunków, przeznaczonych bądź to dla poszczególnych ziem polskich, bądź to dla zagranicy.

Drzewo i produkty rolne, potrzebne dla okręgów przemysłowych i węglowych, stanowią poważne transporty, które koleje przewożą ze wschodnich ziem na zachód. Wywóz zagranicę bierze przeważnie kierunek przez Gdańsk i Gdynię, dokąd się toczą pociągi węglowe z Zagłębia, pociągi z drzewem i zbożem z Wołynia, wschodniej Małopolski itd.

Mamy zatem obecnie ruch, centralizujący się w Warszawie, dalej mamy drogi wywozu, wychodzące jak promienie, z Zagłębia węglowego i okręgu przemysłowego na całą Polskę lub też prowadzące do portów bałtyckich, wreszcie istnieją arterje, biegnące z południa na północ przez Warszawę do Gdańska. Granica rosyjska jest formalnie otwartą, lecz faktycznie ruch w tym kierunku jest minimalny, i to samo można powiedzieć o czechosłowackiej granicy, wzdłuż naszych południowych kresów.

Jeżeli przeciwstawimy tym nowym drogom ruchu wewnętrznego i zewnętrznego istniejącą sieć kolejową, przekonamy się, jak wielkie braki ona wykazuje i jak wiele ogniw trzeba stworzyć, aby tę siatkę o pustych polach i szerokich okach związać w ustrój, przystosowany do nowych potrzeb.

Komitet nowobudujących się koleji Państwowej Rady Kolejowej podjął się zadania ułożenia planu rozbudowy naszej sieci kolejowej i na podstawie ścisłych rozważań i opinji kół gospodarczych, zastąpionych w Radzie kolejowej, ustalił program, który zatwierdzony na posiedzeniu pełnej Rady dnia 5 maja 1923 r. obejmuje sieć 5.489 km. długą, podzieloną na cztery grupy, stosownie do ważności i pilności wykonania.

I	grupa.	Najpilniejsze szlaki	429 km.
II	„	„ „	711 „
III	„	Linje pierwszo- i drugorzędne	3735 „
IV	„	Koleje miejscowego znaczenia	594 „
		Łączna długość	5489 km.

Ten program uwzględnił potrzeby ruchu wywozowego (zagranicznego), wewnętrznego oraz potrzeby ruchu miejscowego.

Można w nim rozróżnić następujące najważniejsze szlaki:

a) Linje promieniujące z Zagłębia Węglowego, służące dla wywozu węgla i wytworów przemysłu górnośląskiego.

Linja Wieluń—Opatówek—Konin—Ostrów, Zduńska Wola—Koło—Inowrocław i Bydgoszcz—Gdynia będą stanowić linje wywozu węgla na północ do Wielkopolski, Gdyni i Gdańska.

Linja Zagłębie Węglowe—Włoszczowa—Opoczno—Warszawa stworzy bezpośrednią linję wywozową do Warszawy i via Warszawa na północny wschód, podczas gdy linja Zagłębie Węglowe—Busk—Szczebrzeszyn—Włodzimierz Wołyński—Kiwerce (Równe) t. zw. kolej Wschodnio-Śląska będzie stanowić linję wywozową węgla na wschód, Wołyń i na Ukrainę sowiecką.

Linja Herby — Kalety — Podzamcze, służąca do obejścia korytarza śląskiego, leżącego na terytorjum niemieckiem, jest w budowie i będzie z początkiem r. 1927 oddana do użytku publicznego, umożliwiając bezpośrednią komunikację Krakowa i Katowic z Poznaniem kolejami polskiemi.

Zagłębie Węglowe—Częstochowa—Zduńska Wola (Łask) będzie służyć do bezpośredniego połączenia Zagłębia Węglowego z Łodzią, odciążając zbyt przeciążoną kolej Warszawsko-Wiedeńską.

b) Drogi komunikacyjne z południa na północ i na odwrót.

Linja Lwów — Bełzec — Lublin stanowi bezpośrednie, najkrótsze połączenie Lwowa i wschodniej Małopolski z Warszawą i równocześnie ogniwo światowej arterji komunikacyjnej między morzem Czarnem i Rumunją a Bałtykiem.

Linja Szczucin — Ostrowiec — Radom — Skierniewice — Płock — Sierpce — Rypin — Brodnica będzie linją wywozową ze środkowej Małopolski do Gdańska a także komunikacją Czechosłowacji z Bałtykiem za pośrednictwem szlaku Orłów — Nowy Sącz — Tarnów — Szczucin.

Linja Sokal—Hrubieszów—Chełm—Parczew będzie stanowić drugie bezpośrednie połączenie Lwowa z Warszawą i najkrótszą drogę dla wywozu płodów ze wschodniej Małopolski i przyległych obszarów Podola rosyjskiego do Królewca przez Brześć nad Bugiem i Białystok, a do Gdańska przez Warszawę. Aby tę drogę do morza Bałtyckiego należycie wyzyskać, musi nastąpić przekształcenie sieci kolejowej wschodnio-galicyjskiej, która była za czasów rozbioru orjentowana na zachód. W tym celu należy zbudować brakujące ogniwa: Buczacz — Podhajce, Dunajów — Złoczów i Krasne — Sapieżanka.

O szeregu dalszych projektowanych linij kolejowych, więcej lokalnego znaczenia, trudno się szczegółowo rozpisywać, —

wspomnieć jednak należy o linji Kraków — Miechów — Żelisławice, która złączy Kraków najpierw z linją Zagłębie Dąbrowskie—Dęblin, następnie z projektowaną t. zw. koleją Wschodnio-Śląską, biegnącą z Zagłębia Dąbrowskiego do Równego, wreszcie w Żelisławicach z koleją Częstochowa — Kielce i z projektowaną linją Zagłębie Węglowe — Włoszczowa — Opoczno — Warszawa, przez co Kraków otrzyma skróconą, bezpośrednią komunikację z Warszawą za pośrednictwem linji na ostatku wymienionej.

Przez realizację powyższego programu uzyska Lwów komunikację z Warszawą dwoma szlakami, przez Bełzec — Lublin i przez Sokal — Hrubieszów — Chełm — Parczew, a równocześnie bezpośrednie połączenie z Gdańskiem i Gdynią, oraz drogę na Sokal—Hrubieszów—Chełm, przez Brześć i Białystok z Królewcem. Wobec istniejącej komunikacji między Lwowem i portami morza Czarnego, powstaną nowe szlaki światowego znaczenia, prowadzące przez Lwów — z morza Czarnego do Bałtyku.

Ponieważ według programu rozbudowy sieci kolejowej są przewidziane nowe ogniwa w sieci kolejowej wschodniej Małopolski, które ją wiążą ze Lwowem i ze szlakiem Lwów — Sapieżanka — Sokal — Hrubieszów — Chełm (Sapieżanka — Krasne, Buczacz — Podhajce, Złoczów — Dunajów), przeto cały obszar kresów południowo-wschodnich będzie korzystał ze szlaku tranzytowego morze Czarne — Bałtyk, biegnącego przez Lwów.

Co do realizacji tego programu, należy się liczyć z sytuacją finansową naszego państwa i z trudnościami pokrycia najskromniejszego budżetu, obejmującego li tylko bieżące wydatki administracyjne. Wielkie sumy na inwestycje, zwłaszcza na budowę nowych linij kolejowych, nie mogą w nim być uwzględnione z wyjątkiem nieodzownych i nadzwyczaj pilnie potrzebnych linij, jak np. obejście korytarza śląskiego (linja Herby — Kalety — Podzamcze) lub bezpośrednie połączenie Zagłębia Węglowego z Gdynią (linja Bydgoszcz — Gdynia), które Skarb Państwa musiał budować z własnych funduszów. Nowe linje kolejowe mogą powstać w Polsce li tylko przy pomocy zagranicznego kapitału i usiłowania Rządu muszą być do tego skierowane, aby obcych kapitalistów zachęcić do inwestowania w polskich kolejach. Dotychczasowe postępowanie czynników rządowych nie wskazuje na pełne zrozumienie tego ważnego zadania, gdyż

wszelkie, w tym celu podejmowane rokowania, przewlekają się często z powodów podrzędnej natury i zniechęcają obcych kapitalistów. Tego rodzaju rokowania są nawiązane między Rządem a kapitalistami francuskimi i angielskimi.

Grupa kapitalistów francuskich (Société Générale d'Entreprise i Firma Schneider w Creuzot) w połączeniu z Towarzystwem Robót Inżynierskich w Poznaniu traktuje z Rządem o budowę linij węglowych, biegnących na północ i północny-wschód (Zagłębie Węglowe — Częstochowa — Zduńska Wola (Łask), Zagłębie Dąbrowskie — Opoczno — Warszawa i przedłużenie linji Herby — Wieluń do Inowrocławia), podczas gdy angielska firma Armstrong Whitworth et Cie w Londynie, w połączeniu z Polskiem Towarzystwem Budowlanem we Lwowie projektuje budowę koleji Wschodnio-Śląskiej (Zagłębie Węglowe — Busk — Zamość — Hrubieszów — Kiwerce (Równe), linji Sokal — Hrubieszów — Chełm, Lwów — Bełzec — Lublin i Kraków — Miechów — Żelisławice. Rząd nie zapewnił dotychczas w drodze ustawy (czy dekretu) gwarancji państwowej dla tych linij, a kapitaliści nie przystąpili jeszcze do finansowania tych przedsiębiorstw (jakkolwiek już poświęcili poważne sumy na opracowanie projektów), więc nie można uważać realizacji tych projektów za zapewnioną.

Co do koleji miejscowego znaczenia, to obciążenie Skarbu Państwa kosztami budowy tych koleji byłoby jeszcze trudniejsze do uzasadnienia, aniżeli finansowanie budowy koleji magistralnych, a byłoby ze względów budżetowych niewykonalne i dlatego musi być przyjętą zasada, że zebranie potrzebnych na budowę funduszów musi być pozostawione trosce czynników lokalnych (związków samorządowych, zrzeszeń gospodarczych itd.), ubiegających się o urzeczywistnienie projektu. Ponieważ te czynniki nie są dostatecznie obznajomione z czynnościami technicznej, administracyjnej i finansowej natury, które muszą być przeprowadzone dla realizacji projektu, i nie rozporządzają odpowiednio kwalifikowanemi organami, przeto Państwowa Rada Kolejowa, względnie z jej łona pochodzący Komitet nowobudujących się koleji, postanowił zorganizować „Towarzystwo Powiernicze", które, stojąc pod kontrolą Rządu, będzie miało za zadanie użyczenia czynnikom starającym się o budowy koleji miejscowego znaczenia, pomocy dla przeprowadzenia studjów

wstępnych, uzyskania koncesji, zebrania potrzebnych funduszów, przeprowadzania budowy koleji i organizacji jej eksploatacji.

Te wszystkie czynności Towarzystwo będzie podejmować na rachunek i ryzyko ubiegających się o koncesję. Towarzystwo Powiernicze będzie powołane do życia w najbliższej przyszłości. Ponieważ ustawa z dnia 14 października 1921 o udzieleniu koncesji na koleje żelazne prywatne nie zawiera odrębnych przepisów dla koleji lokalnych, przeto Państwowa Rada Kolejowa, pragnąc ułatwić rozbudowę sieci koleji miejscowego znaczenia, opracowała wspólnie z Ministerstwem Koleji projekt ustawy dla finansowania takich koleji, która przewiduje znaczne ulgi technicznej i finansowej natury, oraz możność subwencjonowania takich przedsiębiorstw przez Rząd. Istnieje nadzieja, że Rząd ogłosi powyższą ustawę we formie dekretu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

Pozatem Państwowa Rada Kolejowa uchwaliła rezolucję, zapraszającą Rząd, aby ułatwiał budowę koleji miejscowego znaczenia przez odstępywanie żelaznych materjałów nawierzchni (szyn) albo na spłaty, albo w zamian za udział Rządu w kapitale zakładowym przedsiębiorstwa.

Rozbudowa sieci koleji miejscowego znaczenia jest nadzwyczaj ważnym czynnikiem w rozwoju gospodarczym i kulturalnym kraju i powinna stanowić dla Rządu zadanie pierwszorzędnego znaczenia gospodarczego, gdyż mimo trudności budżetowych, które nie zezwalają na finansowanie takich przedsiębiorstw przez Skarb Państwa, Rząd ma możność i obowiązek otoczenia akcji rozbudowy takich koleji szczególną pieczą i popierania jej wszelkiemi możliwemi środkami.

Stosunki komunikacyjne, istniejące na Kresach Wschodnich, przedstawiają się szczególnie niekorzystnie, gdyż ogromne przestrzenie kraju są zupełnie pozbawione dróg bitych i koleji i prawie niedostępne. Budowa koleji na tych obszarach nie przyszłaby rychło do skutku, jeżeliby to zależało od zebrania potrzebnych funduszów przez miejscowe czynniki albo od uzyskania zagranicznych kapitałów, gdyż tamtejsza ludność jest zbyt ubogą, aby móc się zdobyć na pokrycie kosztów budowy, a kapitał zagraniczny nie zaangażuje się w kolejach, nie mających widoków rentowności i położonych na granicy sowieckiej. Gospodarczy

i kulturalny rozwój Kresów, administracja tych obszarów i ścisłe zespolenie tych ziem z Rzeczpospolitą jest zadaniem nie do spełnienia, jak długo nie stworzy się odpowiednich komunikacyj i ze względu na tę okoliczność Rząd powinien odstąpić od zasady pozostawienia czynnikom lokalnym troski o finansowanie i budowę koleji miejscowego znaczenia na tych obszarach, lecz powinien sam podjąć tę akcję, jako pierwszy warunek, potrzebny dla spełnienia najważniejszego zadania Państwa w kierunku administracyjnym i narodowym.

Państwowa Rada Kolejowa, uznając szczególne znaczenie komunikacyj kolejowych na Kresach Wschodnich, stwierdziła potrzebę budowy szeregu linij kolejowych miejscowego znaczenia na tych obszarach i równocześnie uchwaliła rezolucję, zapraszającą Rząd do podjęcia budowy tych linij z funduszów państwowych, mając przeświadczenie, że projekty budowy tych linij w inny sposób nie dadzą się wogóle urzeczywistnić.

Rozważając plan rozbudowy sieci kolejowej, nie można zapominać o szybkim rozwoju ruchu automobilowego i jego znaczeniu, jako środka komunikacyjnego. Badając projekty budowy nowych linij znaczenia miejscowego, zwłaszcza na obszarach słabo zaludnionych, trzeba wziąć pod rozwagę możność tymczasowego zastąpienia linji kolejowej stałą komunikacją automobilową. W poszczególnych wypadkach okaże się, że potrzeby komunikacyjne danej okolicy dadzą się zaspokoić ruchem automobilowym, przez co da się oszczędzić znaczną część kapitału, gdyż budowa nowej lub rekonstrukcja istniejącej drogi bitej i zakupno taboru automobilów nie będzie wymagało tak znacznych funduszów, jak budowa i wyposażenie linji kolejowej.

Jak dalece ruch automobilowy wzrasta i stanowi konkurencję dla koleji, tego dowodem są coraz liczniejsze linje komunikacji automobilowej w obszarze podmiejskim, które mają tę przewagę nad linjami kolejowemi, że automobile wyjeżdżają z centrum miasta i kursują z większą chyżością aniżeli pociągi. Niektóre kompanje kolejowe amerykańskie wykazują w r. 1923 ubytek dochodów, dochodzący do 20%, spowodowany li tylko konkurencją automobilową. Dla zarządu Polskich Kolei Państwowych konkurencja automobilowa, jakkolwiek nie tak groźna, jak w Ameryce, stanowić będzie jednak poważny moment wpływający ujemnie na dochody koleji. Dla zaradzenia temu

niebezpieczeństwu postawiłem w Państwowej Radzie Kolejowej wniosek, aby w „Ustawie kolejowej", która będzie określała uprawnienia Ministerstwa Koleji i zarządu kolei państwowych, było przewidziane uprawnienie tego zarządu do eksploatacji na własny rachunek linij automobilowych, jako linij dowozowych lub konkurencyjnych, lecz Państwowa Rada Kolejowa, upatrując w tym wniosku niebezpieczeństwo popierania „etatyzmu" i broniąc w źle zrozumianym interesie ogółu swobodnej konkurencji prywatnych towarzystw automobilowych, odrzuciła ten wniosek.

Z powyższego przedstawienia rzeczy łatwo wywnioskować, jakich zasadniczych linij wytycznych winien się trzymać Rząd polski w dziedzinie rozbudowy sieci kolejowej.

1) Wobec ograniczonego budżetu państwowego i braku krajowego kapitału należy zachęcać kapitał zagraniczny do inwestycji w budowie nowych linij kolejowych w Polsce, ułatwiając mu wszelkiemi, możliwemi sposobami uzyskanie koncesji i przeprowadzenie budowy. Własnemi siłami sieci kolejowej w Polsce nie rozbudujemy.

2) Budowę koleji miejscowego znaczenia powinien Rząd popierać w granicach możliwości. W tym celu należy jak najrychlej wydać ustawę o koncesjonowaniu koleji miejscowego znaczenia, przygotowaną przez Państwową Radę Kolejową, która zawiera szereg ulg i ułatwień dla takich przedsiębiorstw, dalej Rząd powinien popierać „Towarzystwo Powiernicze dla budowy i finansowania dróg komunikacyjnych", którego zadaniem jest pomoc czynnikom prywatnym, ubiegającym się o budowę takich koleji, wreszcie Rząd powinien dostarczać tym czynnikom żelaznego materjału nawierzchni na możliwie najkorzystniejszych warunkach.

3) Mimo ograniczonego budżetu Rząd powinien znaleźć środki na budowę koleji miejscowego znaczenia na Kresach Wschodnich.

Administracja Polskich Kolei Państwowych nie jest dotychczas zorganizowaną. Zarząd prowadzą Departamenty i Wydziały ministerjalne, obarczone nieodzownym formalizmem biurokratycznym, a kierownictwo jest rozstrzelone między grono osób, z których żadna nie ponosi pełnej odpowiedzialności. Doceniając niekorzystne strony obecnego systemu, Państwowa Rada Kole-

jowa i Zrzeszenia zawodowe, jak Związek Polskich Inżynierów kolejowych i Związek Polskich Zrzeszeń Technicznych, uchwaliły swego czasu rezolucje, zawierające postulat wyodrębnienia Zarządu koleji z aparatu ministerjalnego, zorganizowanie tego Zarządu jako samoistnego przedsiębiorstwa na podstawach handlowych i oddanie Zarządu w ręce fachowca, niezależnego od wpływów politycznych, wyposażonego w szerokie pełnomocnictwa i mającego zapewnione stanowisko na dłuższy okres czasu. Taki kierownik Zarządu może przeprowadzić celową reorganizację, zaprowadzić oszczędności i postawić całe przedsiębiorstwo na podstawach handlowych, podczas gdy wszystkie dotychczas podejmowane reformy chybiały celu. Przytaczam tutaj uchwałę, powziętą na mój wniosek przez Komitet Eksploatacyjny Państwowej Rady Kolejowej z d. 12 lutego 1925, wzywającą Rząd: „do reorganizacji Zarządu Koleji Państwowych w tym kierunku, aby jego agendy, należące do Ministerstwa Koleji, skupić w ręku jednej wobec Ministra odpowiedzialnej osoby, wyposażonej w szerokie pełnomocnictwa i niezależnej od wpływów politycznych".

Aby jednak Koleje Państwowe przemieniły się na przedsiębiorstwo, zorganizowane na podstawach handlowych, trzeba je należycie wyposażyć i urządzić. Należy odbudować linje kolejowe, zniszczone wojną na Kresach Wschodnich, które dotychczas noszą jeszcze poważne ślady spustoszenia, posiadając prowizoryczne mosty, spalone i nieodbudowane budynki, zużyte tory itd. Linje kolejowe, niedotknięte wojennemi zdarzeniami, nie są wyposażone w potrzebne nowoczesne techniczne urządzenia, które bądź to przyczyniają się do zabezpieczenia ruchu pociągów, bądź to powodują oszczędności na kosztach eksploatacji. Nieodpowiednie wyposażenie naszych koleji jest jedną z ważnych przyczyn niepomyślnych finansowych wyników eksploatacji. Tak jak źle urządzona fabryka, posiadająca przestarzałe maszyny i urządzenia, nie daje dochodów, tak samo przedsiębiorstwa transportowe, jakiemi są koleje, nie mogą pracować ekonomicznie, nie będąc pod względem technicznym postawione na odpowiednim poziomie. Przedsiębiorstwo niemieckich koleji powinno służyć za przykład. Objęło ono zarząd koleji, zdezorganizowanych wojną, z ciężkim obowiązkiem wypłaty rocznej daniny 600 miljonów zł. marek na rzecz odszkodowań

wojennych i rozpoczęło swą działalność od wielkich ulepszeń technicznych, na które Towarzystwo poświęciło ogromne sumy w tem przeświadczeniu, że przez zmodernizowanie urządzeń i zastosowanie najnowszych wynalazków technicznych uzyska znaczne oszczędności w kosztach eksploatacji i że tym sposobem wydatki poniesione na ulepszenia zwrócą się w dwójnasób. Tą drogą winien także kroczyć Zarząd naszych koleji, odbudować zniszczone wojną linje kolejowe, zaprowadzić nowoczesne urządzenia techniczne i rozbudować węzły kolejowe, a w ten sposób zapewnić najskuteczniej pomyślne wyniki finansowe. Inwestycje, które należy w najbliższej przyszłości wykonać na sieci istniejących koleji, będą wymagały znacznych środków pieniężnych i uzyskanie tych środków powinno być troską naszego Rządu, gdyż bez nowoczesnych ulepszeń technicznych nie osiągniemy korzystniejszych wyników, eksploatacyjnych. Uzyskanie kapitału zagranicznego bezpośrednio na ten cel nie jest prawdopodobne, gdyż tego rodzaju inwestycje odbiją się wprawdzie korzystnie na wynikach eksploatacyjnych, jednak udział obcych kapitalistów w zyskach, w ten sposób osiągniętych, nie dałby się ustalić. Rychłe przeprowadzenie tych inwestycyj jest sprawą pierwszorzędnej doniosłości zarówno dla usprawnienia naszych koleji, jako też dla uporządkowania naszego budżetu.

Na pierwszem posiedzeniu Państwowej Rady Kolejowej w maju 1922 r. postawiłem wniosek w sprawie organizacji koleji państwowych, który przyjęto jednogłośnie. W tym wniosku były podane następujące środki do sanowania niepomyślnych wyników eksploatacyjnych koleji państwowych:

a) Reorganizacja zarządu w tym kierunku, aby koleje państwowe stanowiły odrębną od administracji państwowej instytucję o samodzielnym, osobną ustawą określonym zakresie działania, z własnym budżetem. Wewnętrzna organizacja, dotychczas oparta na biurokratyzmie, powinna być dostosowana do zasad handlowych. Zbytnia centralizacja oraz brak samodzielności i brak inicjatywy u wyższych urzędników należy usunąć jako wadliwość obecnego systemu.

b) Wzmożenie dochodu przez jak najszersze rozwinięcie ruchu, usuwanie wszystkich przeszkód i braków, które ten ruch krępują i ograniczają.

c) Szybkie przeprowadzenie inwestycyj, potrzebnych dla podniesienia sprawności linij kolejowych przy pomocy pożyczki.

Od tego czasu minęły przeszło cztery lata, a mimo, że te zasady były ogólnie uznane, jako jedynie wskazane, to jednak doczekaliśmy się tylko Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z d. 24 września 1926, Dz. U. R. P. Nr. 97 poz. 568, zarządzającego utworzenie przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" pod nazwą „Generalnej Dyrekcji Koleji Państwowych", nie są jednak wydane dotychczas ani szczegółowe przepisy, ani regulamin organizacyjny tak, że niewiadomo i o ile zamierzona organizacja odpowie ustalonym zasadom. Ogłoszony dekret nasuwa wiele poważnych wątpliwości, głównie z tego powodu, że zawarte w nim rozporządzenie nie przewiduje żadnej Rady Nadzorczej lub Przybocznej przy Generalnym Dyrektorze, złożonej ze znawców i przedstawicieli działów gospodarczych, któraby z jednej strony stanowiła łącznik między nowozorganizowanym Zarządem a kołami gospodarczemi, a z drugiej strony dawała większą rękojmię należytego kierownictwa eksploatacją koleji państwowych, aniżeli ją może dać osobiście sam Generalny Dyrektor, choćby był najbardziej zdolnym i wytrawnym fachowcem. Pozatem istnieje pewna luka w ogłoszonem rozporządzeniu, gdyż nie przewiduje ono inwentaryzacji całego przedsiębiorstwa przed jego oddaniem w ręce nowego Zarządu.

Nie można pominąć milczeniem hasła „samowystarczalności" koleji, którem się posługują powołane i niepowołane czynniki, omawiając sprawę reorganizacji zarządu kolejowego. To hasło zostało po raz pierwszy rzucone przez konferencję b. ministrów skarbu, odbytą 15 stycznia 1924 r. w Belwederze pod przewodnictwem b. Prezydenta p. Wojciechowskiego. Wtedy ustalono wytyczne dla sanacji budżetu i uznano, że pierwszym warunkiem jest reorganizacja przedsiębiorstw państwowych na podstawie samowystarczalności. Między temi przedsiębiorstwami wymieniono koleje, lasy, zakłady górnicze i hutnicze itd. Postawienie na jednej linji przedsiębiorstw o charakterze czysto przemysłowo-zarobkowym, jakim są lasy, zakłady górnicze i hutnicze itd. z kolejami, które stanowią najważniejszy środek komunikacyjny, jest dowodem zapoznania znaczenia koleji, jako głównej podstawy życia gospodarczego. O ile zakłady przemysłowe i lasy mają tylko tyle wartości dla Państwa, ile przynoszą

dochodu, to koleje nie mogą być uważane za przedsiębiorstwo „zarobkowe", bo może ono wprawdzie przynosić dochody, ale równocześnie może przez fałszywą politykę taryfową czy oszczędnościową spowodować nieobliczalne szkody dla gospodarstwa krajowego. Nie można więc stawiać abstrakcyjnej zasady „samowystarczalności" koleji, bo ona nie może być celem gospodarki kolejowej. W jej miejsce trzeba przyjąć zasady najdalej idącej ekonomiki i oszczędności, ale przy równoczesnem uwzględnieniu potrzeb gospodarstwa krajowego. Żeby poprawić wyniki finansowe, należy się postarać o podwyższenie dochodów przez wzmożenie przewozów. Ponieważ koleje są przedsiębiorstwem przewozowem, należy przeto przy pomocy wszelkiego rodzaju ułatwień i udogodnień werbować klijentów, aby pozyskiwać nowe ładunki i pasażerów. Ruch wewnętrzny musi być przedewszystkiem faworyzowany, lecz nie można lekceważyć ruchu zagranicznego tranzytowego, który może przysporzyć wiele dochodów Zarządowi kolejowemu. Polska posiada bardzo pomyślne położenie geograficzne, stanowiąc poniekąd bramę Wschodu. Cała wymiana towarów między Zachodem i Wschodem Europy, między morzem Czarnem i Bałtyckiem, powinna się odbywać za pośrednictwem polskich koleji, ponieważ one stanowią najkrótsze połączenie. W razie gospodarczej odbudowy Rosji Sowieckiej rola Polski, jako pośrednika, będzie nadzwyczaj ważną — dlatego też na wiosnę roku 1922, gdy zwołana do Genui konferencja międzynarodowa miała ułożyć plan gospodarczej odbudowy Rosji Sowieckiej i udziału mocarstw zachodnich w tej odbudowie, przedłożyłem Ministerstwu i Państwowej Radzie Kolejowej wnioski, dotyczące udziału Polski w tej akcji. Była ona w ten sposób pomyślana, że Polska miała się podjąć przewozu do Rosji wszystkich materjałów, maszyn i urządzeń, dostarczonych dla odbudowy przez mocarstwa zachodnie, i że jej miano powierzyć stopniową odbudowę i uruchomienie koleji rosyjskich od granicy polskiej ku Wschodowi. Państwowa Rada Kolejowa przychyliła się do tych wniosków, a przedstawiciele Ministerstwa Koleji, wysłani na konferencję genueńską, otrzymali odpowiednie instrukcje, lecz, jak wiadomo, konferencja nie dała pozytywnych wyników i cały plan odbudowy i sposób jej przeprowadzenia stał się bezprzedmiotowym. Mimo to rola, jaka przypada polskim kolejom w pośredniczeniu między zachodnimi krajami i Rosją, nabierze wcześniej czy później wielkiego znaczenia i, pamiętając o niej, powinien Zarząd naszych koleji przygotować się zawczasu do tego zadania. Polska posiada szlaki kolejowe, prowadzące z Niemiec przez Warszawę i Kraków do Rosji, jak:

Warszawa — Białystok — Wilno — Petrograd (Leningrad);

Warszawa — Lida — Mołodeczno — Połock — Moskwa;

Warszawa — Brześć nad Bugiem — Łuniniec — Homel;

Warszawa — Brześć nad Bugiem — Baranowicze — Mińsk — Smoleńsk;

Kraków — Lwów — Zdołbunowo — Kijów (Odessa);

Kraków — Lwów — Podwołoczyska — Kijów (Odessa).

Polskie koleje mogą zatem obsłużyć całą zachodnią Rosję, trzeba jednak te szlaki należycie wyposażyć i usprawnić dla ruchu tranzytowego. Konkurencję dla polskich koleji stanowi linja kolejowa z Gdańska przez Prusy Wschodnie, Królewiec do Wilna. Aby tę konkurencję sparaliżować, należy wybudować linję kolejową Toruń — Mława — Ostrołęka i stworzyć połączenie bezpośrednie Piła — Toruń — Mława — Ostrołęka — Białystok, któreby umożliwiło przewozy z Północnych Niemiec do Rosji z ominięciem Prus Wschodnich.

Rozważając ogólny plan komunikacyjny Polski, musimy rozpatrzeć nietylko plan sieci kolejowej, ale także plan sieci dróg wodnych. Program rozbudowy dróg wodnych, projektowany przez Ministerstwo Robót Publicznych jest przedmiotem obrad Komitetu nowobudujących się koleji Państwowej Rady Kolejowej. W ogólnych zarysach ten program obejmuje budowę:

a) kanału z Zagłębia Węglowego przez Łódź — Łęczycę do Wisły koło Torunia;

b) odgałęzienie od tego kanału koło Konina na Zachód do Poznania, do połączenia z Wartą;

c) odgałęzienie od kanału ad *a)* koło Łęczycy na wschód przez Warszawę, Małkinię, Brześć nad Bugiem, Kanałem Królewskim do Pińska, do połączenia z Prypecią;

d) kanał z Zagłębia Węglowego na wschód wzdłuż Wisły i Sanu aż do Prutu z odnogą przez Lwów do Styru.

Eksperci Ligi Narodów uznali budowę kanału t. zw. Węglowego, z Zagłębia do Wisły (pod lit. *a)* za zbyt kosztowną i oświadczyli się za regulacją Wisły. Projekt regulacji Wisły został przez

Rząd ustalony z kosztorysem 500 miljonów złotych i czasokresem wykonania 28-letnim. Wisła, która przecina całą Polskę i łączy ją z Bałtykiem, stanowi tak cenną drogę wodną, jaką posiada niewiele państw, nie ulega też wątpliwości, że przeprowadzenie regulacji Wisły przyniesie niezmierne korzyści dla całego kraju. Drogi wodne wymienione ad *b)* i *c)* stanowią połączenie światowego znaczenia, między Odrą a Dnieprem, lecz wymagają znacznych wkładów. Droga wodna wymieniona pod *d)* miałaby do spełnienia równie ważne zadanie, połączenie Odry z morzem Czarnem. Rozbudowa tych sztucznych dróg wodnych, wymienionych pod *b), c)* i *d)* będzie wymagać wielkich kapitałów. Uzyskanie tych kapitałów od zagranicy nie jest prawdopodobne, ponieważ oprocentowanie nie da się zabezpieczyć na dochodach, osiągniętych z eksploatacji zbudowanych objektów, więc i urzeczywistnienie tych projektów jest sprawą dalszej przyszłości. Jakkolwiek nasze rzeki spławne znajdują się przeważnie w dzikim stanie, to jednak na licznych szlakach istnieje już żegluga, chromająca coprawda bardzo, wskutek braku uregulowanego koryta i zmiennego stanu wody. Znaczenie tych wodnych szlaków dla komunikacji, było dotychczas niedoceniane. Nie posiadamy dokładnej statystyki przewozów, dokonywanych na naszych rzekach spławnych i żeglowych, lecz jest to faktem, łatwym do stwierdzenia, że żegluga istnieje na wielu szlakach i w rozmiarach poważnych, np. jedno Towarzystwo (Warszawskie Towarzystwo Żeglugi) przewiozło w r. 1924 Wisłą 15,350.000 tonn kilometrów, a w roku 1925 — 22,893.091 tonn kilometrów (czyli + 49.1%). Rozważania, podjęte przez Państwową Radę Kolejową wspólnie z Towarzystwami Żeglugi i Ministerstwem Robót Publicznych, okazały, że stosunkowo niewielkim kosztem można żeglugę na tych szlakach rozwinąć. Na tych szlakach wchodziłaby w grę li tylko dorywcza praca taboru pogłębiarek, dla ustalenia niezbędnej głębokości na linji przejazdu statków, podczas gdy systematyczne roboty regulacyjne, jako kosztowne i wymagające dłuższego czasu, stanowiłyby program przyszłości.

Dla rozwoju żeglugi na tych szlakach jest jednak niezbędną równoczesna rozbudowa miejsc przeładunku na szlakach kolejowych, sąsiadujących z rzekami, aby umożliwić bezpośrednie przejście ładunków z koleji na wodę i naodwrót.

Jako szlaki, na których istnieje częściowo żegluga, wchodzą w rachubę:

a) Wisła na całej przestrzeni od ujścia Przemszy aż do Gdańska;
b) Prypeć;
c) Niemen od Grodna do Mostów;
d) Bug od Brześcia w dół;
e) Styr od Beresteczka w dół;
f) Warta od Konina do granicy niemieckiej;
g) Warta — Gopło — Noteć skanalizowana.

Na tych szlakach brak jednak możności przejścia ładunków z koleji na wodę i dlatego dla ożywienia żeglugi budowa punktów przeładowczych na tych szlakach jest niezbędną, a mianowicie w następujących miejscach:

Na Wiśle: Kraków, Niepołomice, Szczucin, Puławy, Dęblin, Warszawa (uzupełnienie portu na Saskiej Kępie), Modlin, Płock, Włosławek, Toruń (port drzewny), Solec Kujawski (przystań drzewna), Grudziądz i Tczew.

Na Prypeci: Pińsk.

Na Niemnie: Grodno i Mosty.

Na Bugu: Brześć Litewski, Małkinie, Wyszków, Modlin.

Na Styrze: Beresteczko, Łuck i Rożyszcze.

Ułatwienie żeglugi na tych szlakach wodnych jest bardzo ważnym postulatem komunikacyjnym, który się da urzeczywistnić stosunkowo niewielkiemi środkami. Wywóz węgla do Anglji i państw Skandynawskich , który się rozwinął na wielką miarę w ubiegłym roku, chromał w wysokim stopniu z powodu niewystarczających dróg komunikacyjnych z Zagłębia Węglowego do Bałtyku i małej pojemności portu w Gdańsku. Istniejące linje kolejowe, a zwłaszcza kolej Warszawsko-Wiedeńska, są przeciążone, a przeładunek w porcie gdańskim jest utrudniony dla niewystarczających bulwarów i środków przeładowczych. Te stosunki wywołują ten skutek, że znaczna część transportów węgla polskiego musiała być skierowaną na koleje niemieckie i do portów niemieckich, do Szczecina i Hamburga, i że dowóz do Gdańska odbywał się z wielkiemi trudnościami i stratą czasu. Właściciele kopalń posiłkowali się dla transportów węgla Wisłą i przeładowywali węgiel na berlinki w Toruniu, Solcu Kujawskim i Tczewie, jakkolwiek te porty Wiślane nie są należycie urządzone do tego celu. Gdyby nawet sieć kolejowa była na-

leżycie i stosownie do potrzeby rozbudowaną, to jednak drogi wodne, w które przyroda hojnie wyposażyła Polskę, będą stanowiły nadzwyczaj cenny środek komunikacji, gdyż jak wiadomo, szlakom kolejowym i szlakom wodnym przypadają odmienne role w planie komunikacyjnym. Własne koszta koleji, połączone z przewozem ładugi, wynoszą obecnie około 3.5 gr. za 1 tonnę kilometr, podczas gdy koszta dla drogi wodnej można ustalić na podstawie doświadczeń zrobionych na kanałach niemieckich za 1 tonnę kilometr na 1.4 gr. przy długości drogi transportu 100 km., na 0.66 przy długości drogi transportu 300 km., na 0.47 przy długości drogi transportu 600 km. i przy użyciu statków 1000-tonnowych i 20% frachtu powrotnego, przyczem stawki dla drogi wodnej nie obejmują kosztów utrzymania szlaków, a stawki dla koleji i stawki dla drogi wodnej nie obejmują oprocentowania i amortyzacji kapitału inwestowanego. Ponieważ taryfa wyjątkowa dla węgla na przestrzeni z Górnego Śląska do Gdańska wynosiła w r. 1925 6.50 za 1 tonnę, przeto nie pokrywała własnych kosztów koleji. Koleje państwowe dopłacały do transportów węgla i ponosiły znaczne ofiary dla umożliwienia eksportu. Wobec korzystnej konjunktury na zagranicznym targu węglowym, wywołanej strajkiem angielskich górników, koleje państwowe podniosły w ostatnich czasach opłatę za przewóz 1 tonny węgla z Górnego Śląska do Gdańska na 9 zł., lecz i przy tej stawce nie mają widoków na znaczne zyski z tych transportów. Powyższe cyfry i przytoczony przykład wykazują dowodnie, że koleje nie są w stanie przy dzisiejszych kosztach eksploatacji przewozić z zyskiem masowych artykułów małej wartości i że przerzucenie tych transportów na drogi wodne leży w interesie naszego ogólnego gospodarstwa kolejowego. Racjonalny podział transportów między koleje i drogi wodne, oparty na powyższej zasadzie powinien być jednym z ważnych problemów naszej polityki komunikacyjnej, który powinien być rozwiązany wszechstronnie, to znaczy nietylko ze stanowiska budowlanego, lecz także ze stanowiska taryfowego. Program budowlany wymaga na czas najbliższy, jako pierwszy etap ułatwienia żeglugi na rzekach wyżej wymienionych środkami tymczasowymi, przy pomocy taboru pogłębiarek i przez budowę punktów przeładowczych, a w przyszłości jako drugi etap, systematycznej regulacji Wisły, rozbudowy drogi wodnej Poznań

(Warta) — Łęczyca—Warszawa—Małkinia—Brześć—Pińsk (Prypeć) — granica rosyjska i drogi wodnej Kraków — kanał wzdłuż Wisły i Sanu — Przeworsk — Mikołajów do połączenia z Prutem z odnogą przez Lwów do Styru. Ten drugi etap stworzyłby Polsce trzy wielkie arterje wodne eksportowe, a mianowicie uregulowana Wisła jako droga do Bałtyku, kanał Poznań — Warszawa — Pińsk jako droga eksportowa na Wschód, do Dniepru i dróg wodnych rosyjskich, względnie na Zachód do Niemiec, przyczem ten kanał stanowiłby ogniwo światowej, tranzytowej linji komunikacyjnej między zachodnią Europą i Rosją, wreszcie jako trzecie ramię połączenia Zagłębia Węglowego i Krakowa z Czarnem morzem za pośrednictwem Prutu, które związane z Wisłą, stanowiłoby komunikację między morzem Czarnem i Bałtykiem.

Dla ułatwienia przejścia ładunków z koleji na drogi wodne, względnie do portów morskich, Komitet Taryfowy Państwowej Rady Kolejowej uchwalił na mój wniosek na posiedzeniu 12-go lutego ub. r. — rezolucję, zawierającą linje wytyczne dla taryfowego uregulowania komunikacji między polskimi portami (Gdynią i Gdańskiem) a portami obcymi (Królewcem, Kłajpedą itd.), a na posiedzeniu 15 czerwca ub. roku zalecił zaprowadzenie przerachowania taryf aż do brzegu drogi wodnej przez bocznicę punktów przeładowczych, stosowanie taryf wyjątkowych, bezpośrednią odprawę przesyłek za jednym listem przewozowym w ruchu kombinowanym kolejowo wodnym i opust połowy należytości stacyjnej przy przejściu z koleji na drogę wodną.

Konkurencja między kolejami a drogami wodnemi winna być przedmiotem troskliwych badań organów rządowych, szczególnie w tym kierunku, aby odpowiednią polityką taryfową doprowadzić do racjonalnego podziału transportów między te środki komunikacyjne. Towary wartościowe powinny być przewożone kolejami, natomiast przewóz artykułów masowych (węgiel, drzewo, kamień, żwir, cegła i t. p.) powinien być zadaniem dróg wodnych.

Co do taryf kolejowych istnieje szerokie pole pracy w Polsce dla ich należytej rozbudowy. System taryfowy powstaje w każdym kraju, jako wytwór czasu i stosunków gospodarczych, rozwija się stopniowo, wydoskonala i uzupełnia. U nas musiano z chwilą objęcia w zarząd sieci trzech państw zaborczych, z od-

rębnemi systemami taryfowemi improwizować dorywczo jeden nowy system, odpowiadający naszym potrzebom. Nie mógł to być twór doskonały, przeciwnie, był surowo wyciosany i wymaga dalszego obrobienia. Po części to się już stało, lecz jest jeszcze wiele do zrobienia, aby ten system należycie uwzględniał warunki naszej produkcji i naszego eksportu. Różniczkowanie w klasyfikacji i w taryfach jest niezbędne, bo zwłaszcza ryczałtowe podwyżki taryf, stosowane w ostatnich czasach do wszystkich przesyłek i odległości, są połączone ze szkodą poszczególnych gałęzi gospodarstwa krajowego. Racjonalna rozbudowa naszych taryf natrafiała dotychczas na trudności z dwóch powodów. Nasze życie gospodarcze nie przybrało jeszcze normalnych form, gdyż wojenne wpływy na nie dotąd oddziaływają a kryzysy walutowe i przemysłowe nie dozwalają na zdrowy rozwój. Z obecnych stosunków gospodarczych trudno zatem wysnuć podstawowe wytyczne dla polityki taryfowej. Drugą przeszkodę stanowił dotąd brak statystyki przewozów. Temu brakowi Ministerstwo zapobiegło, zaprowadzając w r. 1925 szczegółową statystykę transportów, która będzie bardzo cennym środkiem pomocniczym do wszelkich badań co do wyniku każdej zmiany obowiązujących stawek taryfowych, istnieje więc nadzieja, że przy wyzyskaniu zebranych doświadczeń i dat statystycznych reformy taryfowe pójdą w przyszłości innemi drogami, aniżeli dotychczas.

Krótki dorywczy obraz stosunków komunikacyjnych, istniejących w zmartwychwstałej Polsce, wykazuje, że nasze młode państwo czekają w tej dziedzinie, jak na wielu innych polach administracji państwowej, liczne, ogromnej doniosłości zadania, od których należytego rozwiązania zależy nietylko gospodarcza przyszłość, ale także mocarstwowe stanowisko Polski, jej potęga lub jej słabość.

Ufajmy, że ważność tych zadań będzie należycie ocenioną przez obecny rząd i przez przyszłe rządy i że one niczego nie zaniedbają, aby zapewnić pomyślny i wymogom życia gospodarczego odpowiadający rozwój naszych komunikacyj.

1927
3634

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
Q. 385.09438 R96S1988 C001
Stan i potrzeby kolejnictwa w Polsce /
3 0112 095601438